1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാമോ എന്ന പ്രശ്നം വോട്ടിനിട്ട് സഭ അംഗീകരിച്ചു.

1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കിയിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വായന

സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി എം. കമലം) : Sir, I move that the Bill may be finally passed.

പ്രമേയം സഭ വോട്ടിനിട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചു, ബിൽ പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

(2) സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടുചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1984-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ) : സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1984-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമ നിധി ബില്ല് പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഇൻഡ്യാ രാജ്യത്തിലെ ബസ്സ് തൊഴിലാളികൾ, ലോറി തൊഴിലാളികൾ, ടാക്സി തൊഴിലാളികൾ, ആട്ടോറിക്ഷ തൊഴിലാളികൾ, ടെമ്പോ വാൻ തൊഴിലാളികൾ തുടങ്ങി സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുകയും ആളുകളെ കയറ്റുകയും ഇറക്കുകയും ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ 1,60,000 -ത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്യുന്നു എന്നാണ് കണക്കാക്കിട്ടുള്ളത്. ഫ്ളീറ്റ് ഓണേഴ്സിന് പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ടിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്ന സംരക്ഷണമുണ്ടെങ്കിലും മഹാഭൂരിപക്ഷംവരും ആളുകൾക്കും യാതൊരുവിധ സംരക്ഷണവുമില്ല. അവർക്ക് സംരക്ഷണം നൽകുന്നതിനും അവർക്ക് റിട്ടയർമെന്റ് ബെനിഫിറ്റും മറ്റ് ക്ഷേമ സൗകര്യങ്ങളും നൽകുന്നതിനുംവേണ്ടി കൊണ്ടുവരപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഒരു നിയമമാണിത്. ഈ നിയമം അനുസരിച്ച് തൊഴിലുടമ തൊഴിലാളിയുടെ വേജസിന്റെ എട്ട് ശതമാനവും തൊഴിലാളി തുല്ല്യ സംഖ്യയും അടയ്ക്കണം. അതുപോലെ തന്നെ ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയുടെ അഞ്ച് ശതമാനവും കൂടി അടയ്ക്കണം. അങ്ങനെ വരുന്ന തുക അവരുടെ റിട്ടയർമെന്റ് ക്ഷേമനിധിയ്ക്കായിട്ട് ഉപയോഗിക്കും. അങ്ങനെ ഒരാൾ റിട്ടയർ ചെയ്യുമ്പോൾ നല്ലൊരു തുക റിട്ടയർമെന്റ് ബെനിഫിറ്റായി കിട്ടുമെന്നുള്ളതിനു പുറമെ മറ്റ് പല പ്രയോജനങ്ങളും കൂടി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. അവരുടെ ജോലിയുടെ സ്ഥിര സ്വഭാവത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അനിശ്ചിതത്വം ഉണ്ടെന്ന് ആ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ യൂണിയനുകളും തൊഴിലാളികളും പരാതിപ്പെടാറുണ്ട്. ഈ ക്ഷേമനിധി നടപ്പിലാക്കുന്നതോടുകൂടി ഈ മേഖലയിലുള്ള ഒന്നേകാൽ ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് സേവന സ്ഥിരത ലഭിക്കുമെന്നും അവർക്ക് ശരിയായ രീതിയിലുള്ള സേവന വേതന വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടാകുമെന്നും അവർക്ക് നല്ലൊരു തുക റിട്ടയർമെന്റ് ബെനിഫിറ്റായി കിട്ടുമെന്നും, ക്ഷേമനിധിയുടെ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംരക്ഷണവും ലഭിക്കുമെന്നുമുള്ളതും ഉറപ്പാണ്. അവരുടെ സാമൂഹ്യ ക്ഷേമത്തിനു വേണ്ടി ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഈ നിയമം എത്രയും വേഗം പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. വി. സുരേന്ദ്രനാഥ്: സർ, താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

I move that the Kerala Motor Transport Workers' Welfare Fund Bill, 1984 as reported by the Subject Committee be circulated for obtaining public opinion.

ഈ ബില്ല് പഠിക്കുന്നതിന് മെമ്പർമാർക്ക് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്നുള്ള ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെയധികം തൊഴിലാളികളെ ബാധിക്കുന്ന ഒരു നിയമ നിർമ്മാണമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ കൃത്യമായ കണക്ക് എന്റെ കൈയിലില്ലെങ്കിലും എല്ലാം കൂടി ഏകദേശം രണ്ട് ലക്ഷത്തിൽപ്പരം തൊഴിലാളികളെ ബാധിക്കുമെന്നാണ് ഏകദേശ കണക്ക്. അവരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവരുടെ തൊഴിലിന് പല പ്രത്യേകതകളും ഉണ്ട്. ഒന്നാമതായി അവർ സ്ഥിരമായി ഒരു സ്ഥലത്തിരുന്ന് ജോലി ചെയ്യുന്നവരല്ല. ഓടുന്ന വാഹനത്തിലിരുന്ന് ജോലി ചെയ്യുന്നവരാണ്. അപകട സാദ്ധ്യത വളരെ കൂടുതലുള്ള, വളരെ ക്ലിഷ്ടമായ, സ്ട്രെന്യൂവസ് ആണ് അവരുടെ ജോലിയുടെ സ്വഭാവം. 30 പേർ കയറുന്ന ഒരു വണ്ടിയ്ക്കകത്ത് നിയമപ്രകാരം തന്നെ പത്ത് ശതമാനമോ 25 ശതമാനമോ ആളുകളെ നിറുത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ അനുവാദമുണ്ട്. പ്രയോഗത്തിൽ വളരെയധികം ആളുകളെ നൂറുപേരെ, 150 പേരെ കയറ്റുകയും ഇറക്കുകയും, ചില്ലറ കൊടുക്കുകയും/വാങ്ങുകയും, സാധനങ്ങൾ കയറ്റുകയും ഇറക്കുകയും അപകടങ്ങൾ നേരിടുകയും ചെയ്യുന്ന വളരെ വളരെ സ്ട്രെന്യൂവസ് ആയിട്ടുള്ള തൊഴിലിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്നവരാണ്. അവരുടെ ജോലി സമയത്തെ സംബന്ധിച്ച് വളരെ താമസിച്ചാണെങ്കിലും ഇൻഡ്യയിൽ ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ആ നിയമമുണ്ട്. റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് എന്ന് പറഞ്ഞ് ഒരു ആക്ട് ഉണ്ട്. റയിൽവേ മാത്രമാണ് അതിനകത്ത് താരതമ്യപ്പെടുത്താവുന്ന മറ്റൊരു നിയമനിർമ്മാണം. അതിനകത്ത് ഡ്യൂട്ടി നിശ്ചയിക്കുന്ന വളരെ വളരെ സങ്കീർണ്ണമായ വ്യവസ്ഥ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു ആക്ച്വൽ ഡ്യൂട്ടി, പിന്നെ ഒരു ആതറൈസ്ഡ് ഡ്യൂട്ടി ഫലത്തിൽ 14 മണിക്കൂർ ഡ്യൂട്ടിയെന്ന് പറഞ്ഞ് നിൽക്കുകയോ നടക്കുകയോ ജോലി ചെയ്യുകയോ ചെയ്താൽ മാത്രമേ എട്ട് മണിക്കൂർ ഡ്യൂട്ടിയായി വകവെയ്ക്കപ്പെടുകയുള്ളൂ. അങ്ങനെ വീട്ടിൽനിന്ന് ഇറങ്ങിയാൽ പല ആളുകളെ സംബന്ധിച്ചും രണ്ടും മൂന്നും ദിവസം കൂടുമ്പോൾ മാത്രമാണ് വീടുകളിൽ മടങ്ങിയെത്താൻ കഴിയുന്നത്. ഒരാൾ ഡ്യൂട്ടിയ്ക്ക് പോയാൽ, കണ്ണൂരിലേക്ക് പോവുകയാണെങ്കിൽ ഇവിടെ നിന്ന് അങ്ങോട്ടു പോകുന്ന സമയവും വഴിയിൽ നിയമപ്രകാരം തന്നെ ചെലവഴിക്കേണ്ട വിശ്രമ സമയവും, വണ്ടിക്ക് വിശ്രമം, ഡ്രൈവർക്ക് വിശ്രമം, കണ്ടക്ടർക്ക് വിശ്രമം, ആളുകളെ കയറ്റുന്നതിനും, ഇറക്കുന്നതിനുമെടുക്കുന്ന സമയം,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അവിടെ ചെല്ലുമ്പോൾ പണമടയ്ക്കാനും റാക്ക് വാങ്ങാനും തിരിച്ചു വരാനുമുള്ള സമയം. എല്ലാം കൂടി നോക്കുമ്പോൾ ജോലി സംബന്ധമായി ഒരാൾ ചെലവഴിക്കുന്ന സമയം നിയമപ്രകാരംതന്നെ തൊഴിലാളിക്ക് സാർവ്വത്രികമായി അംഗീകരിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള എട്ട് മണിക്കൂറിനകത്ത് ഒതുക്കി നിറുത്താൻ കഴിയുകയില്ല. അസമയത്ത്, അർദ്ധരാത്രി യൊക്കെ ജോലി ചെയ്യേണ്ടിവരും. ഇതിന്റെ ഫലമായി കുടുംബത്തിൽ, വീടാ കുടിയാ ജീവിക്കാൻ, ഭാര്യയും കുഞ്ഞുങ്ങളുമായി കുടുംബത്തിലെ അംഗങ്ങളുമായി ഒന്നിച്ചു കഴിഞ്ഞുകൂടാനുള്ള സൗകര്യം ഈ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ കുറവാണ്. അതുപോലെതന്നെ അവരുടെ ആരോഗ്യസ്ഥിതി. കണ്ടക്ടർമാരെ സംബന്ധി ച്ചിടത്തോളം ഒരു കഥ തന്നെയുണ്ട്. ബഞ്ചിൽ പോയികിടന്നാൽ അവർക്ക് ഉറങ്ങണമെ ങ്കിൽ ആരെങ്കിലും ഉലുക്കിക്കൊടുക്കണം. സ്വസ്തമായി കിടന്നാൽ ഉറക്കം വരികയില്ല. കാരണം ഷേക്കിലിരുന്ന് ജോലി ചെയ്തു ശീലിച്ചുപോയതുകൊണ്ട് ഉറങ്ങണമെങ്കിലും കുലുക്കം വേണമെന്നാണ് കഥ. അങ്ങനെ വളരെ വളരെ ക്ലിഷ്ടമായ, സ്ട്രെന്യൂവസായി ട്ടുള്ള ഹാർഡ് ആയിട്ടുള്ള റിസ്ക്കുള്ള കുടുംബജീവിതം തകർക്കുന്ന, ആരോഗ്യം നശി പ്പിക്കുന്ന ഈ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർക്ക് സംരക്ഷണം കൊടു ക്കുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയും നമ്മുടെ രാജ്യത്തില്ല. സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ തൊഴിലാളി കൾ കുറെ കൊല്ലങ്ങൾക്കുമുമ്പ് ദീർഘമായ സമരം നടത്തേണ്ടി വന്നു. രാത്രി കാല ങ്ങളിൽ ഉറക്കം ഇളയ്ക്കുന്ന സമയം ഉറക്കംതൂങ്ങി പോകാതിരിക്കാൻവേണ്ടി ഒരു ചായ വേണമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ദീർഘമായ സമരം നടത്തേണ്ടി വന്നു. ഭാഗികമായിട്ടു മാത്രമേ ഇതെല്ലാം അംഗീകരിക്കാൻ സാധിച്ചുള്ളു.

അപകടങ്ങളുടെ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. ഈ അപകടങ്ങൾ പലപ്പോഴും തൊഴിലാളിക ളുടെ തെറ്റ്കൊണ്ടു വന്നതല്ല മറ്റ് കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് വന്നതാണെന്ന് സ്ഥാപിച്ചെടു ക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. പലപ്പോഴും മറ്റു കാരണങ്ങൾകൊണ്ടുവരുന്ന അപകടങ്ങൾ അത് തൊഴിലാളിയുടെ കുറ്റംകൊണ്ട്, വീഴ്ചകൊണ്ട് വന്ന അപകടമായി മാറാറുണ്ട്. ചെയ്യാത്ത കുറ്റത്തിനുള്ള ശിക്ഷ തൊഴിലാളി അനുഭവിക്കേണ്ടിവരുന്നുണ്ട്. ഇതി നെയൊക്കെ സംബന്ധിച്ച് മോട്ടോർ വാഹന നിയമപാലകന്മാർ എടുക്കുന്ന കേസ്സു കളെ സംബന്ധിച്ച് വളരെവലിയ, വിപുലമായ കേസ് ലാ ഈ രാജ്യത്തുണ്ട്. ഇതൊക്കെ നോക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ കാണാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സംഗതിയുണ്ട്. അവന്റെ (തൊഴിലാളിയുടെ) ആരോഗ്യത്തെ സംബന്ധിച്ചായാലും ശരി, അവന്റെ കുടുംബജീവി തത്തെ സംബന്ധിച്ചായാലും ശരി, അപകടത്തിനുള്ള സംരക്ഷണത്തെ സംബന്ധിച്ചാ യാലും ശരി അവന്റെ തൊഴിലിന്റെ വിവിധ വശങ്ങളെടുത്തു പരിശോധിച്ചുനോക്കി യാൽ കിട്ടുന്ന സംരക്ഷണം എന്നു പറയുന്നത് വളരെ തുച്ഛമാണ്. സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ മാത്രമാണ് എന്തെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള, (വാർദ്ധക്യകാല വേതനത്തി ന്റെ) ഒരു ഏർപ്പാടുള്ളത്. അതായത് ഗ്രാറ്റുവിറ്റിയും, പെൻഷനും സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഈ സംസ്ഥനത്തെ മോട്ടോർവാഹന ഗതാഗത വ്യവസായത്തെ സംബന്ധിച്ച സംരംഭങ്ങൾ എടുത്തു നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ആ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉള്ളതിന്റെ 30 ശതമാനത്തിനുതാഴെ മാത്രമാണ് സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട്, ബാക്കിയെല്ലാം സ്വകാര്യ മേഖലയിലാണ്. 56 താലൂക്കുകളുള്ളതിൽ തിരുവനന്തപുരം, നെയ്യാറ്റിൻകര, നെടുമങ്ങാട് എന്നീ മൂന്നു താലൂക്കുകളിലാണ് പൂർണ്ണമായി ദേശസാൽക്കരണമുള്ളത്. ചിറയിൻകീഴുപോലുമില്ല. മറ്റ് താലൂക്കുകളിലെല്ലാം ബഹുഭൂരിപക്ഷവും സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് വിട്ടുകൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ഈ വ്യവസായത്തെ മൊത്തം എടുത്തുനോക്കുകയാണെങ്കിൽ എല്ലാം ചെറിയ ചെറിയ ഓണർമാരാണുള്ളത്. അതായത് കൈവിരലിലെണ്ണാവുന്നത്രയേയുള്ളൂ വലിയ ഓണേഴ്സ്. മറ്റുള്ളവരെല്ലാം ഒരു വണ്ടിയുടേയും, രണ്ടു വണ്ടിയുടേയും, മൂന്നു വണ്ടിയുടേയുമൊക്കെ ഉടമകളാണ്. ഇതിലും ഭയങ്കരമായിട്ടുള്ള ഒരു സംഗതി എന്താണെന്നുവച്ചാൽ പുതിയൊരു സമ്പ്രദായം വന്നിട്ടുണ്ട്. ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകളും വാനുകളും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിന് ക്ലിപ്ത സമയമില്ല, ഷെഡ്യൂളില്ല. ഇന്ന് ആരെങ്കിലും വന്ന് ഈ വാഹനങ്ങൾ പിടിച്ചാൽ ജോലിയുണ്ട്, ഇല്ലെങ്കിൽ ജോലിയില്ല. അതിനുവേണ്ടി കാത്തുകിടക്കുകയാണ്. ആ ഭാഗത്ത് ജോലി ചെയ്യുന്നവരുടെ സ്ഥിതി വളരെയധികം പരുങ്ങലിലാണ്.

റെയിൽവെയുടെ കാര്യം എടുത്തു നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ഒരു പ്രത്യേകതയുണ്ട്. റെയിലിന്റെ ട്രാക്ക് വളരെ ഫിക്സഡ് ആണ്. ട്രാക്കിനെ മാറ്റാൻ കഴിയുകയില്ല. ആകെ മൂലധന നിക്ഷേപത്തിന്റെ 60 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതലും പെർമനന്റ് ട്രാക്ക് ഉണ്ടാക്കാൻ ഉപയോഗിക്കുന്നു. ആ ട്രാക്കിൽകൂടി മാത്രമെ വണ്ടി ഓടുകയുള്ളൂ. എവിടെ പോകും എവിടെ നിൽക്കും എന്നുള്ളതൊക്കെ വളരെ ക്ലിപ്തമാണ്. റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചു പറയുകയാണെങ്കിൽ ഈ കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ വ്യവസ്ഥയില്ല, വ്യക്തതയില്ല, നിശ്ചിതത്വമില്ല. അതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ടും റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ തൊഴിലാളികൾ അനുഭവിക്കാൻ ബാദ്ധ്യസ്ഥരാണ്. ഇങ്ങനെയുള്ള തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുമ്പോൾ ഈ വസ്തുതകളെ സംബന്ധിച്ചെല്ലാം പരിശോധിച്ച് വളരെ ഉദാരമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി വളരെ മെച്ചപ്പെട്ടുവന്നാലും ഭാവിയിൽ ഈ രാജ്യത്തിലെ എല്ലാ താലൂക്കുകളും ടച്ച് ചെയ്യുന്ന ഒരു റെയിൽവേ സംവിധാനം ഉണ്ടാകും എന്നുള്ളത് ഒരു സ്വപ്നമായി അവശേഷിക്കുകയേയുള്ളൂ. ബസ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ സംസ്ഥാനമാണ് നമ്മുടേത്. ഭാവിയിൽ ഒരുപക്ഷെ ഇലക്ട്രിസിറ്റികൊണ്ട് ഓടുന്ന ബസുകൾ ഉണ്ടായെന്നുവരാം. ഏതായാലും റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വിട്ടിട്ട് റെയിൽവെ ഗതാഗതം കൊണ്ട് ഒരു രാജ്യത്തിന്റെ ഗതാഗത സൗകര്യം മുഴുവൻ നിറവേറ്റാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് വളരെ വിദൂരസ്ഥമായ സ്വപ്നം മാത്രമായി നിൽക്കുകയേയുള്ളൂ. ആ സ്ഥിതിക്ക്, നമ്മുടെ സാമൂഹ്യജീവിതത്തിൽ തന്നെ നിർണ്ണായകമായ പങ്കുള്ള സാധാരണ മനുഷ്യന് അങ്ങോട്ടും ഇങ്ങോട്ടും പോയിവരുന്നതിന്, സാധാരണ ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിനും മറ്റും അത്യന്താപേക്ഷിതമായ ഒരു സേവനം എന്നുള്ള നിലയിൽ ആ സേവനത്തിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന ജീവനക്കാരുടെ വ്യവസ്ഥകൾ വളരെ ഉദാരമായി അവർക്ക് പരിപൂർണ്ണ സംരക്ഷണം കൊടുക്കത്തക്കവിധം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. അതിന്റെ ആദ്യത്തെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരിശ്രമമെന്ന നിലയിൽ ഈ ബില്ലിനെ ചില വ്യവസ്ഥകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമെങ്കിലും സ്വാഗതാർഹമാണെന്ന് മുൻകൂട്ടി പറയാൻ കഴിയും. എങ്കിലും വളരെയധികം മെച്ചപ്പെടുത്തൽ ആവശ്യമാണ്. ചിലതിനും മാറ്റം വരുത്തണം. കുറെക്കൂടി വിപുലമാക്കണം. ഇതിന്റെ സ്കോപ്പ് തന്നെ കഴിയുന്നിടത്തോളം വലുതാക്കാൻ സാധിക്കണം. അതുകൊണ്ടാണ് ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനുവേണ്ടി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണം. അതിനുശേഷം അവസാനമായി ഒരു തീരുമാനം സഭ എടുക്കണമെന്ന് വാദിക്കുന്നതിനു കാരണം. അതുകൊണ്ട് ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനുവേണ്ടി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണം. ബില്ലിന്റെ മറ്റ് വശങ്ങളിലേക്ക് ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. രണ്ടാം വായന വരുകയാണെങ്കിൽ അപ്പോൾ അല്ലെങ്കിൽ അതിനുശേഷം പഠിച്ച് തീരുമാനം എടുക്കുമ്പോൾ പറയാം. ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നു.

ശ്രീ. ഒ. ഭരതൻ: സർ, 'സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1984-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം തേടുന്നതിന് വിടണ'മെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

1977-ലെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികളുടെ സേവനവേതന വ്യവസ്ഥകളെ സംബന്ധിച്ച് ചർച്ചകളെപ്പറ്റി ഗവൺമെന്റിൽ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ വേണ്ടി ഒരു ത്രികക്ഷി കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കുകയുണ്ടായി. ആ ത്രികക്ഷി കമ്മിറ്റി 1979-ൽ അവരുടെ റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിനു സമർപ്പിച്ചു. ആ റിപ്പോർട്ടിലാണ് ജറ്റ് പോലത്തെ ഒരു ക്ഷേമനിധി നിയമം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിനകത്ത് കൊണ്ടുവരണമെന്ന് ആദ്യമായി ആവശ്യപ്പെട്ടത്. 1979-ലാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടതെങ്കിലും അതിനുശേഷം പലതവണ ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു നിയമനിർമ്മാണം കൊണ്ടുവരണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിലെ സംഘടിതരായ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികൾ നിരവധി പ്രക്ഷോഭങ്ങളും സമരങ്ങളും നടത്തുകയുണ്ടായി. ആ പ്രക്ഷോഭങ്ങളുടേയും സമരങ്ങളുടേയും ഫലമായിട്ടാണ് അവസാനം ഈ നിയമം നമ്മുടെ സംസ്ഥാന നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്.

ഈ നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള ചില പ്രത്യേക ന്യൂനതകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ന്യൂനത ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കി നടപ്പിലാക്കപ്പെടുന്ന കാലംമുതലാണ് ഇതിന്റെ ആനുകൂല്യം ഈ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് കിട്ടാൻ പോകുന്നത്. ഇങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മുൻകാലത്ത് പണിഎടുത്തിരുന്ന സർവ്വീസ് കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ആനുകൂല്യങ്ങൾ ചിലപ്പോൾ ഈ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിഷേധിക്കപ്പെട്ടേക്കാം. ഇങ്ങനെ വരുമ്പോൾ പൂർവ്വകാല സർവ്വീസുകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ആനുകൂല്യം നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാൻ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ഒരു സംരക്ഷണ വ്യവസ്ഥ ഈ ബില്ലിനകത്ത് കൊണ്ടുവരുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുമാത്രമല്ല ഇത് സ്വകാര്യ ബസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികൾക്കും-സ്വകാര്യബസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികൾ എന്നുപറഞ്ഞാൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ട് ആക്ട് ബാധകമാകാത്ത ആളുകൾ, ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ആക്ട് ബാധകമാകാത്ത ആളുകൾ, ഇ. എസ്. ഐ. ആക്ട് ബാധകമാകാത്ത ആളുകൾ-പ്രാബല്യത്തിൽ വരത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ഒരു നിയമ നിർമ്മാണമാണ് നമ്മൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. എല്ലാ മേഖലയിലുള്ള തൊഴിലാളികൾക്കും-സ്വകാര്യ ബദൽ ട്രാസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികൾക്കും, ലോറി തൊഴിലാളികൾക്കും ആട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികൾക്കും പ്രൈവറ്റ് ടാക്സി തൊഴിലാളികൾക്കും -ഈ ആനുകൂല്യം ഒരേ കാലത്ത് ഒരുപോലെ നടപ്പിലാക്കപ്പെടുമോ എന്നുള്ളത് സംശയാസ്പദമാണ്. സ്വാഭാവികമായിട്ടും ഈ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിവിധ ട്രേഡ് യൂണിയൻ സംഘടനകളുമായി ചർച്ച ചെയ്ത്, ഇതെങ്ങനെ നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കും, പ്രയോറിറ്റി കൊടുക്കേണ്ട മേഖലകൾ ഏതെല്ലാം എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചെല്ലാം വിശദമായി ചർച്ച നടത്തി പ്രായോഗികമായിട്ടുള്ള രൂപം കണ്ടുപിടിക്കുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു സന്നദ്ധത ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാനഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

അടുത്തതായി എനിക്കുപറയാനുള്ളത് ഇതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള മാനേജ്മെന്റ് കോൺട്രിബ്യൂഷൻ ഫലപ്രദമായി പിരിച്ചെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഇന്നുതന്നെ നമുക്കറിയാം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ട് ആക്ട് ബാധകമായിട്ടുള്ള വ്യവസായ സ്ഥപനത്തിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് കോടിക്കണക്കിനു രൂപ പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ട് ഇനത്തിൽ ഇതുവരെ പിരിഞ്ഞുകിട്ടാനുണ്ടെന്ന്. ഇതുപോലുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഈ രംഗത്ത് ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ലെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുകൊണ്ട് മാനേജ്മെന്റ് കോൺട്രിബ്യൂഷനായാലും തൊഴിലാളികളുടെ കോൺട്രിബ്യൂഷനായാലും അത് കർശനമായി പിരിച്ചെടുക്കാനും സുസ്ഥിരമായി അത് നിക്ഷേപിക്കാനും ആവശ്യമായിട്ടുള്ള ഒരു സംവിധാനംകൂടി ഉണ്ടാകുകയാണെങ്കിൽ ഈ നിയമം ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കും. ഇതാണ് എനിക്ക് ഈ നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ച് പറയാനുള്ളത്.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): സർ, ഈ ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് സംസാരിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഈ ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പൊതുവെ സ്വാഗതം ചെയ്തതിൽ എനിക്ക് സന്തോഷമുണ്ട്. അവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കഴിയുന്നത്ര ഉൾക്കൊള്ളാനും നടപ്പിലാക്കാനും ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചപോലെ അവരുടെതന്നെ സേവനവേതന വ്യവസ്ഥകൾ ഈ ബില്ലിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. അതല്ല ഇതിൽ ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. അവരുടെ വെൽഫെയർ മെഷേഴ്സ് ആണ് ഇതിൽ ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ സൂചിപ്പിച്ചപോലെ വളരെ ക്ലേശകരമായ സാഹചര്യത്തിൽ ജോലിചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികളാണ്. ആ തൊഴിലാളികളുടെ ക്ലേശങ്ങൾക്ക് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കേണ്ടത് ഗവൺമെന്റിന്റെയും സൊസൈറ്റികളുടേയുമൊക്കെ കടമയാണെന്നുള്ളതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് വളരെ ഉദാരമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതാണ് ഈ നിയമം. ഈ നിയമം പാസ്സാക്കുന്ന സമയത്ത് സംരക്ഷണ വ്യവസ്ഥകളെല്ലാം ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് ചെയ്യുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണം എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഈ വിഭാഗത്തിലെ തൊഴിലാളികളുടെ സേവനവേതന വ്യവസ്ഥകൾ നിജപ്പെടുത്തുന്നതിനും അവർക്ക് ഇതിന്റെതായ ബെനിഫിറ്റ് കിട്ടുന്നതിനും ഈ നിയമം എത്രയുംവേഗം പാസ്സാക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾതന്നെ സമ്മതിക്കുമെന്ന് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ സഭയിൽ നൽകിയ സ്വാഗതാർഹമായ എല്ലാ നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉൾക്കൊള്ളിച്ച് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് പോകാതെതന്നെ ഇത് പാസ്സാക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: 2-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി വോട്ടിനിട്ട് സഭ തള്ളി.

സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1984-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധീബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രശ്നം വോട്ടിനിട്ട് സഭ അംഗീകരിച്ചു.

ശ്രീ. വർക്കല രാധാകൃഷ്ണൻ: I have an objection.

Mr. Speaker: On what ground?

Shri Varkala Radhakrishnan:

സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള ബിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുക്കണമെന്നാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ട് ഇതാണ്.

The Committee approved the Bill without any change.

അങ്ങനെ ഒരു റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ചുള്ള ബില്ലാണ് ഇവിടെ ചർച്ചയ്ക്ക് വരുന്നത്. ഈ ബില്ല് ചട്ടപ്രകാരം സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ സ്ക്രൂട്ടിണിക്ക് വിട്ടതാണ്. സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റി ഇതിന്റെ സെക്ഷൻ ബൈ സെക്ഷനായിട്ട് ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. എന്നിട്ട് അവർ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത ആ റിപ്പോർട്ടാണ് ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. ആ സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയാതൊരു ചെയിഞ്ചും കൂടാതെ ഇത് അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നാണ് റിപ്പോർട്ട് എഴുതിയിരിക്കുന്നത്. അതിനുശേഷം നിരവധി അമന്റുമെന്റുകളുമായിട്ടാണ് മന്ത്രിസഭയുടെ മുൻപാകെ വന്നിരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ വിലയെന്താണ്? സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് ബില്ലുകൾ വിടുന്നതെന്തിനാണ്? ദയവു ചെയ്തു അങ്ങ് ഈ കാര്യം ഒന്ന് പരിശോധിക്കണം. സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് ഒരു ബിൽ വിടുന്നത് ആ ബില്ലിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്തെങ്കിലും അപാകതയുണ്ടോയെന്നു നോക്കി ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. അതനുസരിച്ച്, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്, പരിശോധനയ്ക്ക് അയച്ച ബില്ലിൽ യാതൊരുവിധമായ ചെയിഞ്ചും ആവശ്യമില്ലെന്നാണ്. ഡിസെന്റിംഗ് നോട്ടും ഇല്ല. ഇപ്പോൾ ക്ലാസ് ബൈ ക്ലാസ് അമന്റുമെന്റുമായിട്ട് മന്ത്രിസഭയുടെ മുൻപാകെ വന്നതിനു കാരണം ഞങ്ങൾക്ക് അറിയണം.

സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള ബിൽ പരിഗണനയ്ക്ക് എടുത്തിരിക്കുന്നു.

രണ്ടാം വകുപ്പ്

മി. സ്പീക്കർ: പത്താം നമ്പർ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

The Minister for Labour (Shri K. Sivadasan): Sir, I move the amendment.

(i) In sub-clause (b) of clause 2, for the words "Chief Welfare Fund Inspector" in both the places where they occur, the words "Chief Executive Officer" shall be substituted;

(ii) Sub-clause (1) of clause 2 shall be omitted;

(iii) Sub-clause (m) of clause 2 shall be relettered as sub-clause (1).

ശ്രീമതി കെ. ആർ. ഗൗരി: ഞാൻ ഒപ്പോസ് ചെയ്യുന്നു. ബഹു. മന്ത്രി അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഒപ്പോസ് ചെയ്യാനുള്ള അവകാശമുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ: ഈ ബില്ലിന്റെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനത്തിന് ഈ ഭേദഗതി ആവശ്യമാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇത് അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത് പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ഭേദഗതി സഭ വോട്ടിനിട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

രണ്ടാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

3-ാം വകുപ്പ്

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

4-ാം വകുപ്പ്

ശ്രീ. ഒ. ഭരതൻ: ഞാൻ താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

In clause 4 sub-clause (2) for the words "five per cent" substitute the words "eight per cent".

ഇതിൽ നാലാം വകുപ്പിൽ രണ്ടാം ഉപവകുപ്പിൽ പറയുന്നത്—

(2) The employer shall, in addition to the contribution payable under sub-section (1), contribute to the Fund as gratuity an amount equal to five per cent of the wages for the time being payable to each of the employees:

എന്നാണ്. അതുപ്രകാരം അഞ്ചു ശതമാനം എന്നു പറയുന്നത് എട്ടു ശതമാനം എന്നാക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. കാരണം അഞ്ചു ശതമാനം എന്നുപറയുന്നത്, നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ആയിട്ട് കൊടുക്കുന്നത് ഒരു വർഷത്തെ സർവ്വീസിൽ പതിനഞ്ചു ദിവസത്തെ വേജസ് ആണ്. അതുവച്ച് നോക്കീട്ട് അഞ്ചു ശതമാനമായി ഗ്രാറ്റുവിറ്റി നിശ്ചയിച്ചാൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് കിട്ടേണ്ട സംഖ്യ തൊഴിലാളികൾക്ക് കിട്ടുകയില്ല. കാരണം ഇന്നത്തെ കൂലിയായിരിക്കുകയില്ല പിരിഞ്ഞു പോകുന്ന സമയത്ത് ലഭിക്കുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും ഡി. എ. യിലും വർദ്ധനവുണ്ടാകും. അതൊക്കെ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ രണ്ടു ശതമാനമെന്ന് പറയുന്നത് താരതമ്യേന പര്യാപ്തമായിട്ടുള്ള സംഖ്യയല്ല. അത് 8 ശതമാനമായിട്ട് വർദ്ധിപ്പിക്കമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ: ഗവൺമെന്റ് അവധാനപൂർവ്വം പരിഗണിച്ച ഒരു പ്രശ്നമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ ആവശ്യം ഇല്ല. കാരണം അഞ്ചു ശതമാനം എന്നു പറയുന്നത് ഇപ്പോൾതന്നെ ഗവൺമെന്റിന് ലഭിക്കുകയാണ്. ഇത് ഇരുപതുകൊല്ലം കഴിഞ്ഞായിരിക്കും ഒരു പക്ഷേ കൊടുക്കേണ്ടിവരിക. അങ്ങനെ ആകുമ്പോൾ ഇതിന്റെ ഇരട്ടിയുടെ ഇരട്ടിവരെ ഇന്ററസ്റ്റായിക്കൂടി ലഭിക്കും. അപ്പോൾ അഞ്ചുശതമാനം എന്ന കണക്കിൽ ഒരു ഫണ്ട് ഉണ്ടാക്കിയാൽ എല്ലാവർക്കും ഗ്രാറ്റുവിറ്റി കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഗ്രാറ്റുവിറ്റി ഫണ്ട് ഉണ്ടാക്കാൻ ആലോചിച്ചപ്പോൾ ആ കമ്മിറ്റിയിൽ ഞാനും അംഗമായിരുന്നു. ഇതിന്റെ ഫൈനാൻഷ്യൽ ആസ്പെക്ട് വർക്കൗട്ട് ചെയ്തപ്പോൾ അഞ്ചുശതമാനം വച്ചാൽ നിശ്ചയമായും ഇന്ററസ്റ്റും മറ്റുകാര്യങ്ങളും കൊടുക്കുവാൻ കഴിയും എന്നു മനസ്സിലാക്കി അതുകൊണ്ട് ഈ ഭാഗം സഫിഷ്യന്റാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: താങ്കളുടെ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഒ. ഭരതൻ: ഉണ്ട്.

ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

4-ാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

അഞ്ചാം വകുപ്പ്

അഞ്ചാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

6-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

In sub-clause (7) of clause 6, for the words "the Chief Welfare Fund Inspector or to any Welfare Fund Inspector", the words, brackets and figures "the Chief Executive Officer or to any officer appointed under sub-section (1) of section 7" shall be substituted.

ശ്രീ. വർക്കല രാധാകൃഷ്ണൻ: I oppose it.

ക്ലാസ് ആറിൽ ചീഫ് വെൽഫെയർ ആഫീസറുടെ അപ്പോയിന്റ്മെന്റിനെക്കുറിച്ചാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച അഴിമതി ആരോപണങ്ങൾ ഇവിടെ ഭരണപക്ഷത്തുനിന്നുതന്നെ ഈ അസംബ്ലിയിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ നിയമനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അധികാരം the Board may, with the previous approval of the Government.....

സാധാരണ പറയുന്നതുപോലെ പി. എസ്. സി. ക്ക് വിടണം.

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): നിയമനം നടത്തിയിട്ടില്ല. അദ്ദേഹം തെറ്റിധാരണയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പറയുകയാണ്. ഇത് അതിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന് ആവശ്യമാണ്.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

6-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

7-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

For clause 7, the following clause shall be substituted, namely:—

"7. *Appointment of Officer*—(1) The Government may appoint a Chief Executive Officer and such number of other officers and staff as they consider necessary to assist the Board in the discharge of its functions and duties under this Act.

(2) The Chief Executive Officer and the other officer appointed under sub-section (1) shall exercise such powers and discharge such duties as may be prescribed.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(3) The method of recruitment, salary and allowance, discipline and other conditions of service of the Chief Executive Officer and the other officer and staff appointed under sub-section (1) shall be such as may be prescribed."

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

7-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

8-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

In sub-clause (1) of clause 8, for the words "the Chief Welfare Fund Inspector or any other Welfare Fund Inspector", the words, brackets and figures "The Chief Executive Officer or any other officer appointed under sub-section (1) of section 7" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

8-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

9-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

In sub-clause (3) of clause 9, for the words "the Welfare Fund Inspector", the words, brackets and figures "any officer appointed under sub-section (1) of section 7 authorised by the Chief Executive Officer in this behalf" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

9-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

10 മുതൽ 13 വരെയുള്ള വകുപ്പുകൾ

പത്തുമുതൽ പതിമൂന്നുവരെയുള്ള വകുപ്പുകൾ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

14-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

In clause 14, for the words "The Chief Welfare Fund Inspector and every Welfare Fund Inspector", the words, brackets and figures "the Chief Executive Officer and every officer appointed under sub-section (1) of section 7" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

14-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

15-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

Amendment No. 17:—In sub-clause (4) of clause 15, for the words "the Chief Welfare Fund Inspector", the words, "the Chief Executive Officer" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

15-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

16 മുതൽ 21 വരെയുള്ള വകുപ്പുകൾ

16 മുതൽ 21 വരെയുള്ള വകുപ്പുകൾ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

22-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

Amendment No. 18:—In clause 22, for the words "the Chief Welfare Fund Inspector", the words "the Chief Executive Officer" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

22-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

23-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

Amendment No. 19:— In clause 23, for the words "the Chief Welfare Fund Inspector or any Welfare Fund Inspector", the words brackets and figures "the Chief Executive Officer or any other officer appointed under sub-section (1) of 7" shall be substituted.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

23-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

24-ഉം 25-ഉം വകുപ്പുകൾ

24-ഉം 25-ഉം വകുപ്പുകൾ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

26-ാം വകുപ്പ്

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

Amendment No. 20:—In clause 26, for sub-clause (1) the following sub-clause shall be substituted, *viz*:—

"(1) the Kerala Motor Transport Workers' Welfare Fund Ordinance, 1985 (38 of 1985), is hereby repealed".

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

26-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

പട്ടിക

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

Amendment No. 21:—(i) Item 15 of the Schedule shall be omitted;

(ii) items 16, 17, 18 and 19 of the Schedule shall respectively be renumbered as items 15, 16, 17 and 18,

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

പട്ടിക ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

(i) In sub-clause (1) of clause 1, for the figures "1984", the figures "1985" shall be substituted.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ii) For sub-clause (3), the following shall be substituted, namely:—

"(3) It shall be deemed to have come into force on the 27th day of June, 1985.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

1-ാം വകുപ്പും പീഠികയും ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

തത്വപ്രഖ്യാപനവാക്യവും പേരും

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): താഴെക്കാണുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

In the enacting formula, for the words "Thirty fifth", the words "Thirty sixth" shall be substituted.

ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

തത്വപ്രഖ്യാപനവാക്യവും പേരും ഭേദഗതിയോടുകൂടി ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അംഗീകരിച്ചു.

മൂന്നാം വായന

തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ): ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരം അവസാനമായി ബിൽ പാസാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 1984-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ പാസാക്കാമോ എന്ന പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പാസായിരിക്കുന്നു.

X. ധനവിനിയോഗ ബില്ലുകൾ

1985-ലെ 3-ാം നമ്പർ മുതൽ 7-ാം നമ്പർ വരെയുള്ള ധനവിനിയോഗ ബില്ലുകൾ

ധനകാര്യവും നിയമവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എം. മാണി) : സർ, ഞാൻ ഈ ധനവിനിയോഗ ബില്ലുകൾ ഒന്നിച്ചു മൂവ് ചെയ്യുകയാണ്. ഇന്നലെ ഡിമാന്റ് ചെയ്ത 1985-86-ലെ ഡിമാന്റുകളും 1985-86-ലെ അപ്രോപ്രിയേഷനും സപ്ലിമെന്ററിയുടെ അപ്രോപ്രിയേഷനും 1979 മുതൽ 1983 വരെയുള്ള വർഷങ്ങളിൽ കൂടുതലായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly